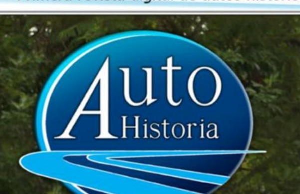
Primera revista digital de autos históricos argentinos 24 abril 2017



La era Dodge

SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 24 // Abril 2017

06 *Mi Club*
Club Renault Fuego

24 *Auto & Arte*
Dodge

10 *Celebraciones*
60 años Peugeot en Argentina

14 *Buses Argentinos*
LGP Diesel



26 *Eventos*
Expo Auto Argentino 2017

32 *Historias con autos*
En la calle

16 *Nota de Tapa*
La Era Dodge

34 *Historias*
La disputa por el 1

38 *Coleccionismo*
El Falcon 1:8 de Salvat

40 *Entrevista*
Carlos Rojas



44 *Prototipos*
AJR, el auto salteño.



Editorial

Hace siete años, por iniciativa del Rotary Club de Francisco Álvarez y en sociedad con Coche Argentino, emprendimos el desafío de realizar una muestra de autos históricos de producción nacional. Fue la semilla de Expo Auto Argentino que recientemente celebró su octava edición. Autohistoria, como parte de la organización, quiere agradecer a los expositores, público y medios que nos acompañaron. Como es habitual, no faltó la cuota de angustia por la incertidumbre climática. La lluvia es el peor enemigo de una muestra al aire libre y una vez más nos obligó a postergarla. Pero el sol radiante del 23 de abril compensó todo. En esta edición, te mostramos una amplia cobertura de lo que allí pasó.
La "Era Dodge" marcó el comienzo de una nueva etapa industrial y comercial de Chrysler en Argentina. Repasamos la historia de sus autos grandes que remplazaron a los recordados Valiant.
Además, viajamos en un taxi SIAM Di Tella, celebramos los 60 años de Peugeot en el país, nos subimos al colectivo LGP y al prototipo salteño AJR.

Y mucho más.
Muchas gracias por acompañarnos.

Staff
Editor
Gustavo Feder
Colaboradores
En esta edición: Carlos Alfredo Pereyra, Esteban de León, José Luis Murgo y Mauricio Uldane.
Fotografía
Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.
Diseño
Exodo Diseño Nativo
Correo
info@auto-historia.com.ar

Toyota, 20 años en Argentina



Toyota escribió un nuevo capítulo de su historia en Argentina: cumplió 20 años en el país con pleno desarrollo productivo, mientras continúa consolidándose como base de producción y exportación para toda América Latina de sus vehículos Hilux y SW4.

El 21 de marzo de 1997, Toyota Motor Corporation inauguró en Zárate, provincia de Buenos Aires, su planta de producción número 29 en el mundo, la cual se convirtió en la primera inversión de origen japonés en la industria automotriz de nuestro país.

Durante estos 20 años la compañía acumuló una inversión de más de US$ 2.000 millones, desarrollando una capacidad productiva de 140.000 unidades -de las cuales el 70% se destinan a mercados de exportación- y un plantel de 5.000 empleados. Toyota Argentina lleva a cabo en el país un proyecto sustentable con visión a largo plazo, basándose en dos pilares: la mejora continua y el respeto por la gente.

En noviembre de 2016 se alcanzó un millón de unidades producidas desde sus inicios en 1997: 860.000 Hilux y 140.000 SW4 en casi 20 años.

Para 2017, Toyota Argentina anunció un aumento del 20% en la producción, con más inversión y más empleo. Los vehículos fabricados en la planta de Zárate, Hilux y SW4, son líderes en sus segmentos desde hace 11 años.

Transformación industrial del Grupo PSA



Con la presencia del Sr. Mauricio Macri, presidente de la República Argentina y Carlos Tavares, presidente mundial del Grupo PSA, se presentó el plan de transformación del Centro de Producción de El Palomar. El proyecto apunta a modernizar la planta industrial, invirtiendo en el nivel correcto para garantizar un óptimo desempeño y su perdurabilidad.

El flujo multi-siluetas con una logística full kitting ya está operativo y, en 2019, la nueva plataforma CMP (Common Modular Platform) estará integrada en el centro de producción. Los proveedores se integrarán en el centro del establecimiento industrial para reducir los costos logísticos y optimizar toda la cadena de valor.

Con esta transformación, el Grupo PSA apunta también a una reducción del 50% del consumo de energía y agua por vehículo.

Mercedes-Benz anunció inversiones por 150 millones de dólares

En un encuentro realizado a comienzos de abril en la Residencia Presidencial de Olivos entre el Presidente de la Nación Argentina Mauricio Macri y Volker Mornhinweg, Responsable Mundial de Vans, el Grupo Daimler comunicó un plan de inversión por 150 millones de dólares, el cual ya está en plena ejecución e incluye la fabricación de un nuevo modelo de utilitario pesado en su Centro Industrial Juan Manuel Fangio de Virrey del Pino, La Matanza, provincia de Buenos Aires. El inicio de la producción global comenzará antes del final de la década.
El anuncio incluye el incremento de un 50% en la producción y un aumento de 50% en las exportaciones. Como parte del anuncio de producción de la nueva generación de Sprinter, Mercedes-Benz creará más de 500 puestos de trabajo adicionales. Actualmente, Mercedes-Benz emplea en Argentina 2.300 personas.

El Registro Antique celebró 20 años



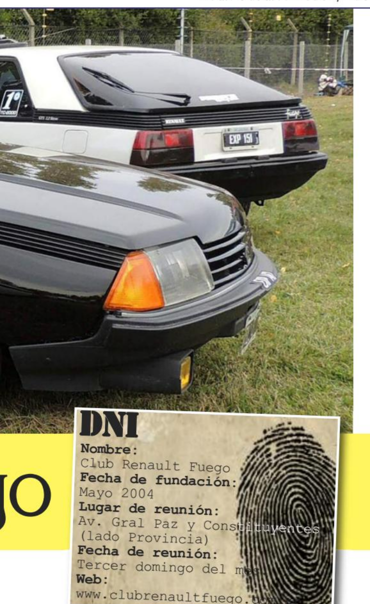
Por Gonzalo Balaguer.
El 4 de marzo, el Registro Antique realizó un encuentro especial para celebrar los 20 años de su primera reunión.
Convocados en el mismo lugar donde se realizaron esos primeros encuentros, contó con una muy buena concurrencia de 11 Antique y más de 20 personas.
Esta historia fue tomando forma de a poco. El primer encuentro se estipuló para el sábado 1 de marzo de 1997 desarrollándose con una mañana de pleno sol.
La incipiente agrupación aún no tenía nombre, pero luego de muchas deliberaciones se decidió por denominarla "Registro Antique". La figura de Registro está muy desarrollada en Europa, utilizándose comúnmente para automóviles de marcas exclusivas y con un bajo número de producción. Esas circunstancias determinan a priori un claro límite a la expansión de una organización de este tipo, dado en este caso particular por las sólo 104 unidades de Eniak Antique fabricadas.
El encuentro ha servido también para reencontrarnos con viejos y nuevos amigos y autos que no concurrían desde hacía mucho tiempo a los habituales encuentros mensuales.
Solo a los que nos quedamos más de la cuenta nos sorprendió una llovizna considerable en la vuelta a casa, pero que de ninguna manera opacó la satisfacción de haber participado de una reunión muy agradable con buenos amigos unidos por el mismo amor a los Antique.



Foto: gentileza Abel Ceverio

Unidos por el Fueg

El Club Renault Fuego (CRF) fue creado en mayo de 2004 por iniciativa de Daniel Curia, Martin de la Orden y Carlos García, en respuesta a la falta de representación de la Coupé Fuego en el universo de clubes.
La primera reunión se llevó a cabo el 13 de junio de 2004 y en ella asistieron 11 coches. Compartieron el predio de la Avenida Gral. Paz de Buenos Aires con el Club Renault 18 de esa ciudad.
El objetivo del club es agrupar a los propietarios, amigos y entusiastas de la Coupé Fuego. No importa el estado. Si es una Fuego, es bienvenida.
Los socios se reúnen mensualmente, asisten a eventos, participan de exposiciones e, inclusive, en competencias de coches clásicos. Además, organizan caravanas especiales propias o bien se suman a las solidarias cuando son convocados. Igualmente, y como primer y único club reconocido oficialmente por Renault Argentina (el segundo



Desde hace más de una década, *el CRF representa al Renault Fuego en el universo de clubes.*



Los primeros cuatro presidentes del CRF

club en el mundo en recibir un reconocimiento oficial), han organizado, junto a la marca o con el apoyo de ésta, gran cantidad de eventos en todo el país.
Los integrantes de la asociación se reúnen el 3er domingo de cada mes en Av. Gral. Paz y Constituyentes, colectora lado Provincia, frente al conocido cilindro de gas.
Actualmente, la comisión directiva del Club Renault Fuego la integra el presidente, Carlos Ricardo, el vice, Cristian Pérez, y los demás colaboradores: Matías Serrano, Dyno Damián, Sergio Pérez, Fernando Di Silvestro y Andrés Pinto, entre otros. Además, la CD cuenta con la ayuda y el apoyo de los presidentes anteriores: Carlos García, Sebastián F. Grasso y Daniel Curia, quién ha sido designado como el primer socio honorario.
Las autoridades se renuevan cada 4 años y se eligen por popularidad y participación. Generalmente, son miembros de la anterior Comisión Directiva que asumen el cargo en



función de garantizar la continuidad de las premisas y condiciones que se formularon en la fundación y su efectivo cumplimiento.

El club suma más de 1000 socios empadronados. Así también cuenta con casi 4000 seguidores en las redes sociales. Tiene un formato que le permite delegar a las provincias, razón por la cual cuentan con filiales en casi todo el país. Desde Salta hasta Ushuaia, hay un CRF que los representa, lo cual motiva a realizar un encuentro nacional al menos una vez por año. Todo se hace con mucho esfuerzo y pasión.

Además, hay asociados de Francia, Ecuador, Chile, México, Colombia, Perú, Uruguay, Venezuela, España, Francia. Están mutuamente asociados con el Renault Owner's Club of North America y también integran Renault Classic. Todos ellos han asistido a las reuniones y eventos, en especial, al realizado en 2011 por el CRF en el Parque Roca de Buenos Aires y que se conoció como el Primer Mega Encuentro Renault de la historia, con más de 500 vehículos de la marca.

En beneficio de los asociados, existen convenios con algunas casas de repuestos en las que los socios, con solo invocar que pertenecen al CRF, obtienen beneficios. Pero el mejor servicio y satisfacción para el socio es que cuando tiene algún problema en cualquier lugar del país siempre tendrá un "fueguero" dispuesto a darle una mano en forma incondicional. Donde haya una Fuego, hay un amigo.

El CRF colabora en general cuando son convocados a eventos solidarios, pero no apadrinan a ninguna institución porque consideran que es una enorme responsabilidad y que, por tratarse de un ente sin fines de lucro, se encuentran a merced de la realidad económica del país. Por tal motivo, colaboran en forma espontánea y no permanente.

Para ingresar al club se puede poseer o no una Coupé Fuego. Quien sea apasionado del modelo, tiene un lugar en el CRF. ⌘


Socios del club junto a Oreste Berta

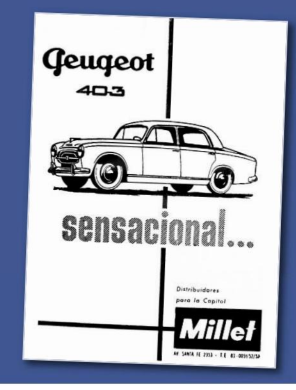


Peugeot, 60 años en

La marca Peugeot y Argentina están relacionadas desde hace más de un siglo. En 1904, los importadores Recht y Lehmann introdujeron 4 ejemplares del modelo Type 57, construidos ese mismo año en la planta francesa de Audincourt. La importación se mantuvo durante esos tiempos pioneros hasta que fue interrumpida como consecuencia del estallido de la Primera Guerra Mundial. Los sucesores de Recht y Lehmann reanudarían



Con una diversa serie de actividades, *Peugeot celebra 60 años en nuestro país.*



n Argentina

la comercialización de productos Peugeot en los años 20 con una oferta que incluía vehículos de pasajeros, bicicletas y los curiosos *quadrilettes*. En los años siguientes, la representación de la marca gala pasó por diversas manos hasta que la Segunda Guerra Mundial forzó un nuevo y prolongado paréntesis. La inmediata posguerra fue testigo de la llegada de algunos pocos ejemplares del modelo 203, pero la circulación masiva de autos del león recién se concretaría en la segunda mitad de la década de 1950. El punto de partida fue 1955 con el lanzamiento en Francia del Peugeot 403 y su temprana llegada a nuestro país importado por la sociedad D.A.P.A.S.A. (Distribuidora Automóviles Peugeot Argentina Comercial e Industrial Sociedad Anónima). Al mismo tiempo, la agencia Millet y Cía., que había distribuido los modelos 202 y 203 a comienzos de la década de



Lo más reciente de Peugeot fabricado en Argentina, la serie 308/408 (arriba). El 206 replicó en el país el éxito obtenido en Europa (derecha).

1950, fue nombrada distribuidor exclusivo para la Ciudad de Buenos Aires. A partir de 1957, las ventas se multiplicaron. "La calidad que no se discute" se imponía en un segmento de público que buscaba confort, altas prestaciones y una buena dosis de glamour. El éxito del 403 en el país derivó en un acuerdo entre Societé Anonyme des Automobiles Peugeot de Francia y la empresa de capital nacional I.A.F.A. (Industriales Argentinos Fabricantes de Automotores) para el montaje local del modelo. En tanto, D.A.P.A.S.A. se mantenía como distribuidor en todo el país. La sanción del régimen de promoción para el sector, impulsada en 1959 por el gobierno de Arturo Frondizi, precipitó la decisión de construir el complejo industrial de Berazategui que dio nacimiento a la etapa industrial de Peugeot en Argentina.

La silueta del 403 se convirtió en un paisaje habitual de las calles y rutas del país y su robustez fue puesta a prueba en los difíciles caminos por los que se disputaba el Gran Premio Standard por pilotos como José Migliore y Alberto "Larry" Rodríguez Larreta, tempranos referentes de la marca y el modelo. Pero el 403 no estaría solo mucho tiempo. Pronto se le sumaría el estilizado 404 que llegaba para reforzar y actualizar la gama.

Ambos modelos convivieron exitosamente, pero la imagen de la marca se vio seriamente afectada por las irregularidades administrativas de I.A.F.A. que derivaron en la suspensión de la actividad industrial. La casa matriz intervino inmediatamente para normalizar la situación mediante la creación de la nueva sociedad SAFRAR (Sociedad Anónima Franco Argentina de Automotores). La producción se reactivó en 1965 y a partir de allí se inició una nueva etapa signada por cambios administrativos, inversiones en la planta industrial, mejoras en la producción y lanzamiento de nuevos modelos. Antes de finalizar la década se presentaba un auto que marcaría un hito en el historial de la marca: el 504.

En los años 70, los Peugeot enamoraron a los argentinos. La campaña publicitaria con el recordado "Je t´aime" resumía el deseo

Con 30 años de producción, el Peugeot 504 marcó un hito en el historial automotriz nacional. Es uno de los modelos de la marca más recordado y querido por los argentinos.

de muchos, pero que solo podían satisfacer los sectores altos y medios altos de la sociedad de entonces.
Los cambios que se avecinaron al comenzar los 80 -en un mercado que enfrentaba al mismo tiempo el embate de los importados y la caída de la demanda- forzaron una repentina vuelta de timón. Peugeot se fusionó con Fiat en SEVEL, delegando luego la representación de la marca a un grupo empresario de capital nacional. El 404 fue discontinuado, el 504 mejorado y el 505 hizo su debut para ocupar el escalón más alto de la oferta.
El nuevo paradigma de los 90 volvía a cambiar las reglas del juego. La integración regional con Brasil expandía las posibilidades comerciales. La casa matriz tomó la decisión de recuperar el control de la marca y regresó de la mano del Grupo PSA. La vieja planta de El Palomar fue reacondicionada para actualizar y renovar los modelos. El utilitario Partner era testigo del comienzo de la nueva era. A fines de esa década llegaba el 206, auto mundial de Peugeot, que se sumaba a los 405 y 306 heredados de los tiempos de SEVEL.
En los años recientes la cronología de lanzamientos se sucedía con el 307, 207 Compact, 408 y 308, modelos a los que se sumaron los productos importados para completar la oferta.
Peugeot inició los festejos por sus 60 años en el país durante la temporada veraniega en Cariló con la presencia de algunos coches históricos acompañando los eventos promocionales de la marca. Sin embargo, la celebración oficial y en gran escala está prevista para junio en el marco del próximo Salón del automóvil de Buenos Aires, donde la automotriz francesa presentará sus nuevos modelos que apuntarán a reforzar su presencia en el mercado local y a seguir escribiendo su historia junto a generaciones de argentinos. ⌘



El minibús del Rastrojero



Foto publicada en la revista El Transportista en julio de 1984.

En los 80, Lo Giudice-Pace se propuso retomar la producción que abandonó IME. *La experiencia fue breve e incluyó un valioso desarrollo para el transporte de pasajeros.*

Tras la desaparición de IME (Industrias Mecánicas del Estado), la empresa LGP (Lo Giudice-Pace) intentó revivir lo poco que quedaba del Rastrojero Diésel y su gama de productos. Radicada en Villa Gobernador Gálvez, departamento Rosario, provincia de Santa Fe, la compañía fue autorizada a producir bajo el régimen de armado fuera de fábrica (AFF) a partir del remanente de piezas de la extinta fábrica estatal y del aporte de proveedores.

En 1984, sumó a su línea de productos el camión utilitario basado en el "frontalito" de IME del cual se realizaron muy pocas unidades. Sin embargo, el

viejo utilitario sirvió de plataforma para desarrollar un original minibús carrozado por José Troyano y Cía. La novedosa propuesta estaba basada en el chasis LGP 91 que contaba con una distancia entre ejes de 2,80 metros, rodado 750-16 y una capacidad de 19 asientos, más chofer y acompañante. Fue lanzado comercialmente ese mismo año bajo la denominación LGP DIESEL.

El minibús estaba orientado al transporte de pasajeros, en particular, personal de fábricas, escolares y servicio de turismo. Con respecto a lo técnico, montaba un motor Indenor XDP 6.90 de ciclo Diésel 4 tiempos, de 6 cilindros en línea verticales y una cilindrada de 3168 cm3 (diámetro x carrera de 90 x 83 mm). Disponía de válvulas a la cabeza y árbol de levas lateral. El propulsor erogaba una potencia de 67,5 CV (DIN) a 4000 rpm, con un par motor de 18,3 kgm a 1.850 rpm y poseía una relación de compresión de 22 a 1. Su sistema de alimentación era mediante inyección indirecta, con bomba inyectora RotoDiesel R34.62.051. Por su parte, la refrigeración se canalizaba por circulación de agua con bomba centrífuga comandada por correa.



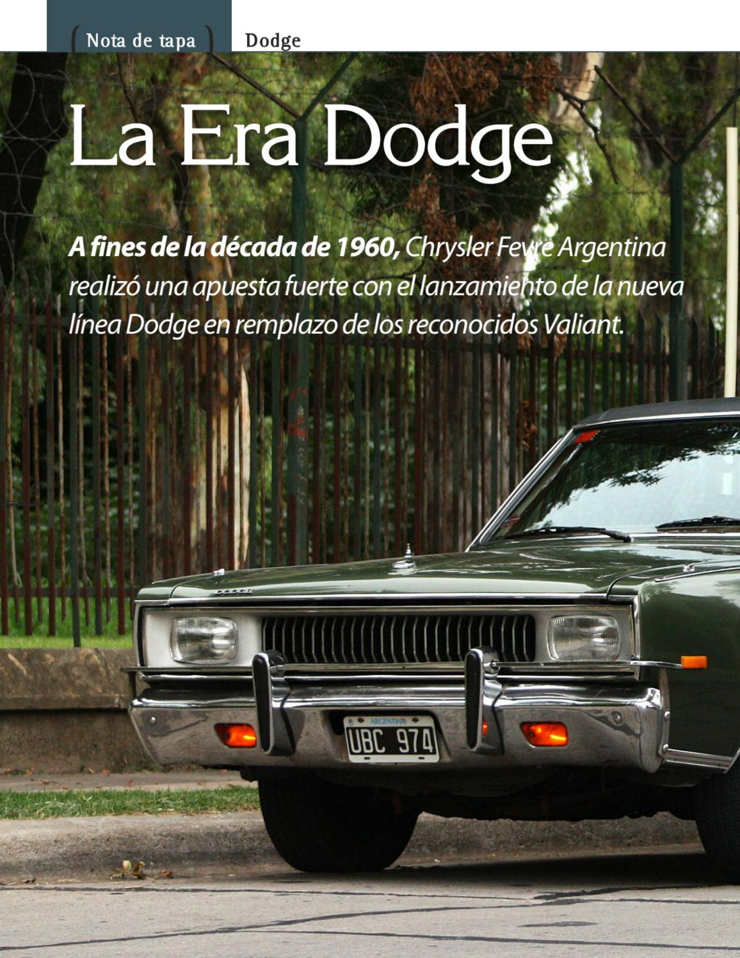
La transmisión se efectuaba a través de una caja de cambios de 4 velocidades hacia adelante, totalmente sincronizadas, y marcha atrás. El embrague, de tipo monodisco en seco a diafragma, se accionaba hidráulicamente. Su diámetro era de 279,4mm (11").

La tracción era 4x2, confiándose a las ruedas traseras. Tanto la suspensión delantera como la trasera estaban compuestas de ballestas longitudinales y amortiguadores hidráulicos de doble efecto. El eje delantero era rígido direccional de sección "I", mientras que el diferencial era portante, Dana 70. Disponía de un sistema de frenos a tambor en las 4 masas de accionamiento hidráulico y circuitos independientes. El freno de estacionamiento, de tipo mecánico, actuaba sobre las ruedas traseras.

La dirección era mediante el sistema de tuerca y sin fin, a bolillas recirculantes. En cuanto al rodado, las llantas eran a disco de 6 agujeros en medida 4,5Jx16" y cubiertas 7,50x16" de 12 telas de capacidad.

El minibus contaba con las siguientes dimensiones (mm): entre ejes: 2800; largo total: 5360; ancho: 2140; alto: 2260; trocha delantera: 1730; trocha trasera: 1469; voladizo delantero: 1220 y voladizo trasero: 1480. Su capacidad de carga rondaba los 3500 kg.

Curiosamente, el LGP DIESEL resultó ser el único producto de la fábrica santafesina que tuvo un comercial en televisión, siendo difundido por la TV rosarina. Desconocemos el número de unidades que se produjeron de este vehículo, pero sin dudas, aunque olvidado y desconocido, fue un valioso desarrollo de la industria regional. ⌘



La Era Dodge

A fines de la década de 1960, *Chrysler Fevre Argentina realizó una apuesta fuerte con el lanzamiento de la nueva línea Dodge en remplazo de los reconocidos Valiant.*

Notay fotos: Gustavo Feder





Cuando Chrysler Fevre Argentina tomó la decisión de remplazar la exitosa línea Valiant, lo hizo de una manera arriesgada y poco común. En un hecho inédito para nuestra industria, una empresa internacional desarrolló una versión de características únicas para el mercado argentino, que posteriormente también se fabricaría en España.
El punto de partida fue el modelo Dart, presentado en Estados Unidos en 1967, que recibió una carrocería totalmente. En agosto de 1968 fueran embarcadas hacia Estados Unidos las primeras unidades de prueba, montadas en San Justo, para ser sometidas a severos ensayos por parte de Chrysler Corporation. Aprobados los tests, el nuevo modelo fue lanzado comercialmente en noviembre de 1968 bajo la denominación Dodge. De esta manera, se unificaba la nomenclatura de todos los productos salidos de San Justo bajo esa marca.
Siguiendo la evolución evidenciada con los últimos modelos Valiant, Chrysler Fevre Argentina se inclinó por las grandes dimensiones, elevadas potencias y refinados equipamientos, buscando un lugar en la alta gama nacional en la que reinaba en solitario el Rambler Ambassador. Esa sería también la estrategia seguida por las otras marcas norteamericanas. El tiempo se encargaría de mostrar el error de estas compañías que no percibieron que el público argentino comenzaba a inclinarse hacia los autos medianos de menor consumo. Pero a fines de 1968, el panorama y las expectativas eran diferentes y la marca de la penta estrella hacía una fuerte apuesta por "El comienzo de una nueva era". La era Dodge.
Con una extensión de 5010 mm, el nuevo coche de Chrysler se convertía en el segundo más largo del mercado nacional, levemente por detrás del Ambassador (5077 mm). Su anchura de 1860 mm y su distancia entre ejes, de 2810 mm, establecían un habitáculo sumamente amplio y confortable para trasladar con la mayor comodidad a seis ocupantes, en particular, a los pasajeros ubicados en las plazas traseras. Las



Con poco más de 5 metros, el Dodge era el segundo auto más grande de Argentina. El motor RG 255 derivaba del viejo *Slant Six* de los Valiant. En las versiones más lujosas, la luz de marcha atrás se integraba al paragolpes.

dimensiones del Dodge determinaban un centro de gravedad más bajo, en relación a los Valiant, lo cual combinado con la adopción de la barra anti-rolido delantera y el uso de neumáticos más anchos mejoraban su estabilidad. Otra importante mejora en materia de seguridad fue la inclusión de frenos a disco con doble circuito y luz testigo de advertencia o "warning light".

Diseñado para Argentina

Si bien el nuevo modelo partía de la probada y confiable mecánica Valiant, el diseño de su carrocería era absolutamente inédito y exclusivo para el mercado argentino. Combinaba aspectos de auto norteamericano, como su volumen y porte, con algunos rasgos estilísticos europeos. En este último caso, se destacaba la incorporación de los proyectores rectangulares en el frente, toda una novedad en la industria nacional de entonces. Los faros se alojaban en los extremos de la parrilla de aluminio de barras horizontales, donde se identificaba al modelo con un pequeño y discreto anagrama con la palabra "DODGE" ubicada del lado derecho. Esa tendencia se reflejaba también con la presencia moderada de elementos ornamentales, aún en las versiones más lujosas. El diseño replicaba parcialmente el estilo de los contemporáneos "muscle cars" estadounidenses con voluptuosos paneles, en particular en los laterales, que buscaban transmitir la potencia del coche. El ensanche del guardabarros a la altura del eje trasero respondía a esta intención, creando una pieza musculosa que dinamizaba el perfil de la carrocería. Su aspecto sólido y robusto se acentuaba con el ancho parante trasero, un difundido recurso del diseño de la época que reforzaba la estructura pero a costa de sacrificar visibilidad. Los cristales laterales curvos mejoraban la respuesta aerodinámica frente a la acción de vientos laterales

y, al mismo tiempo, le otorgaban una imagen modernizadora en relación a los modelos precedentes. Anchos paragolpes cromados con diminutas uñas, pero sin defensas y con luces de posición y giro integrados en los delanteros, buscaban integrarse armónicamente al resto del conjunto. El remate del auto reflejaba la misma sobriedad. Los faros traseros eran verticales y monocromáticos rojos, estaban enmarcados en un contorno cromado integrado a una grilla que los cubría parcialmente. Esta disposición facilitaba la apertura de la tapa del baúl que avanzaba hacia la parte superior del paragolpes.
Desde el punto de vista estructural, la carrocería fue diseñada en función de poder soportar los grandes esfuerzos que provoca la conducción por terrenos irregulares y en malas condiciones. Para ello, pilares, largueros, travesaños y refuerzos interiores fueron construidos con perfiles de generoso momento de inercia, en tanto se utilizaron chapas de mayor espesor en la construcción de estos perfiles.
Otra herencia de la línea Valiant era la suspensión. La delantera era independiente con barra de torsión y amortiguadores hidráulicos de doble acción, mientras que la trasera era de concepción rígida con elásticos semi-elípticos y amortiguadores hidráulicos de doble acción.
Los medios de prensa agrupados en APICA, reaccionaron rápidamente y a semanas de su presentación otorgaron al nuevo Dodge el título de auto del año 1968.

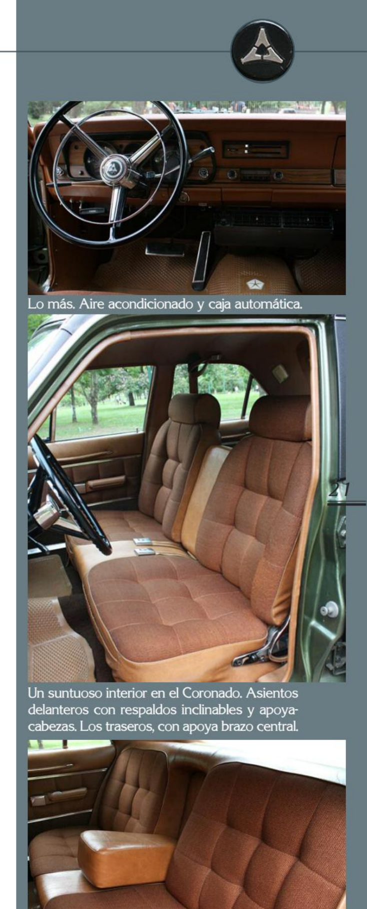
El primo español

Dentro del programa de exportaciones no tradicionales, a comienzos de 1970 fueron enviadas dos carrocerías cuatro puertas, construidas en San Justo, para ser utilizadas como base en el desarrollo del Dodge 3700, modelo español que con leves modificaciones en la carrocería era similar al argentino.
A partir de junio de ese año los envíos comenzaron a realizarse en forma más regular a medida que comenzaba la producción seriada en la planta de Diesel Barreiros. La empresa española enviaba los paneles de chapa para ser estampados en San Justo y luego ser exportados hacia Europa.

Más versiones

La nueva línea estaba integrada por cuatro nuevos modelos que heredaban las designaciones de la serie remplazada y sumaban una nueva: Coronado, GT, Polara y Valiant. Las cuatro versiones compartían la misma carrocería de tipo sedán de cuatro puertas, pero se diferenciaban por su nivel de equipamiento y motorizaciones. El modelo base era el Valiant, que mantenía el motor RG 225 de 3688 cm3 y 137 hp, rebautizado como Slant Power. Ofrecía un sencillo interior con dos asientos enterizos donde se distribuían cómodamente seis pasajeros. Los frenos eran a tambor en las cuatro ruedas. El exterior carecía de todo tipo de ornamentación. La palabra "Valiant", en tipografía cursiva, en el extremo del guardabarros trasero identificaba al auto.
En el otro extremo se presentaba el GT, versión de pretensiones deportivas que heredaba de su antecesor el mismo propulsor (motor A-119), con carburador de doble boca y 155 hp a lo que sumaba algunos detalles deportivos como la caja de cuatro marchas totalmente sincronizada y con palanca

al piso sistema Hurst, derivada del Daytona Barracuda. Otra diferencia con el resto de la línea era el puente trasero. Si bien todos estaban equipados con el Dana 30, el GT disponía de una relación más corta de 3,31:1, contra 3,07:1 de las otras versiones.
Con esta mecánica, la velocidad máxima superaba los 168 km/h, según el test realizado en 1969 por la de la revista Corsa.
El exterior denotaba más un aspecto de auto de lujo que deportivo. El techo vinílico consolidaba esa imagen. El anagrama "GT" en la parte superior del guardabarros trasero lo identificaba. Sin cromados excesivos, solo en el zócalo, bordes del techo vinílico y de los pasaruedas y en los marcos de las ventanillas, el auto denotaba sobriedad. Un pequeño agregado ornamental lucía en el extremo del capot. Un cuestionado detalle lo constituían las tazas cromadas con seudo mariposas que imitaban (con muy mal gusto, por cierto) las mazas de las ruedas Rudge. Por su parte, el paragolpes trasero integraba dos luces de marcha a atrás.
El interior se destacaba por sus butacas individuales con cinturones de seguridad, pero con respaldos no reclinables. Entre ellas, se ubicaba una consola central de madera que complementaba la capacidad de la guantera. Los paneles de puertas estaban totalmente cubiertos con un tapizado de diferentes texturas y áreas acolchadas en la zona de contacto con los hombros. Insertos de madera le daban un toque de calidez. Las manijas interiores fueron diseñadas priorizando la seguridad, eliminando o reduciendo las áreas salientes.
El panel de instrumentos estaba integrado por tres cuadrantes. El derecho disponía de los indicadores de presión de aceite, tem-



Lo más. Aire acondicionado y caja automática.

Un suntuoso interior en el Coronado. Asientos delanteros con respaldos inclinables y apoyacabezas. Los traseros, con apoya brazo central.

peratura del agua, nivel de combustible y carga de la dínamo, mientras que el izquierdo integraba el velocímetro con odómetro parcial y total. En el centro, un diminuto cuadrante alojaba al tacómetro en una disposición que dificultaba su lectura.

A pesar de ser un auto de precio elevado, el equipamiento era similar al de los otros modelos. Solo incluía accesorios básicos como la radio AM, con un solo parlante ubicado en el tablero, y el sistema de calefacción y ventilación.

Los frenos delanteros eran a disco, de potencia, y calzaba neumáticos anchos Speedway Gransport, sin cámara para alta velocidad, de la medida E 70 x 14.

En tanto, el Coronado mantenía su rol de modelo de lujo. Salía de fábrica con techo vinílico, tapizado en cuero y detalles ornamentales de madera en el tablero y paneles de puertas. En una posición intermedia, entre el Valiant y el Coronado, se ubicaba el Polara. Los motores de este último y del Coronado eran iguales, tenían la misma relación de compresión que el del GT (8,4:1), pero al estar equipados con un carburador Carter de una sola boca la potencia se limitaba a 145 hp a un régimen de 4400 rpm. Tanto el Coronado como el Polara y el Valiant estaban equipados con caja de tres velocidades sincronizadas con selectora ubicada en la columna de dirección.

En 1970, se sumaron otras variantes para completar la línea y ofrecer nuevas opciones. El Dodge Coronado incorporó la versión "Automatic", equipado con caja automática. Una vez más, Chrysler se adelantaba a su competencia ofreciendo esta opción en exclusividad. La transmisión utilizada fue una Torqueflite A-904 de origen norteamericano. El equipo combinaba un convertidor de torque y un sistema planetario totalmente automático de tres velocidades. Como era común en los autos de ese origen, la selectora fue ubicada en la columna de dirección.

A su vez, la fábrica de San Justo desarrolló una versión más económica del Polara con equipamiento Diesel orientada fundamental al uso como taxi. Estaba equipada con un motor Perkins 4 PA 203 de 3333 cm3 que erogaba una potencia de 71 cv.

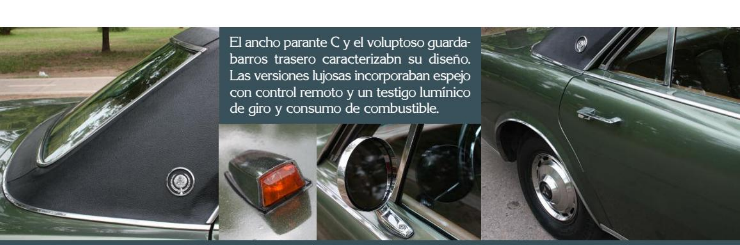
La otra novedad de ese año fue la presentación de la coupé GTX, versión de la que nos ocuparemos en otra futura entrega.





Nueva línea

En 1972 la línea recibió una actualización que se apreciaba en una leve modificación estilística en el exterior y mejoras en el equipamiento. Los cambios de estilo se reflejaban fundamentalmente en el frontal y en la cola. La parrilla fue remplazada por completo y en su lugar se adoptó una de material plástico con barras verticales y terminación de aluminio satinado. Se mantuvieron los faros rectangulares, pero fueron alojados fuera del área abierta de la parrilla que ya no ocupaba todo el ancho del frontal. En la parte posterior, los faros adoptaron un nuevo diseño, pero conservaron su carácter monocromático y su disposición vertical. Eran levemente más chicos que los anteriores y estaban enmarcados con una pieza cromada. Las luces de giro de color en los paragolpes delanteros adoptaron un nuevo color ámbar.
La principal mejora de esta serie fue la incorporación de encendido electrónico, primer auto nacional que utilizó ese sistema. Junto a ella se sumaba una novedosa luz de llave de encendido.
En la versión Coronado se introdujeron tazas cromadas de nuevo diseño, matizadas con un aro del color de la carrocería. Nuevas ornamentaciones en el lateral y un embellecedor plástico en el remate de la tapa del baúl lo distinguían del resto de la línea. En materia de seguridad, se ubicaron dos catadióptricos rectangulares en los extremos de los guardabarros. En la parte superior de los delanteros, se incorporaron dos indicadores de luz de giro que funcionaban de manera conjunta con las luces de posición delanteras y traseras.
En el interior, este modelo incorporó butacas con respaldos reclinables y apoyacabezas. Entre ellas, disponía de un amplio apoya brazos central. Los tapizados, en negro y tostado, armonizaban con el resto del habitáculo. El equipamiento fue mejorado con la introducción de un parlante trasero, vidrios polarizados, espejo exterior con control remoto y reloj eléctrico. Como elemento opcional se ofrecía frenos a disco ventilados.
Sin grandes modificaciones, la serie se mantuvo en producción hasta mediados de 1980 completándose un total de 38.553 unidades de las versiones cuatro puertas (se incluyen en la estadística algunas pocas Polara Coupé). Ese año, Chrysler Fevre Argentina fue adquirida por Volkswagen. La empresa alemana orientó su producción hacia el mediano 1500 y discontinuó el resto de la línea. De esta manera, la vida de los Dodge grandes llegó a su fin. ⌘



El ancho parante C y el voluptoso guardabarros trasero caracterizabn su diseño. Las versiones lujosas incorporaban espejo con control remoto y un testigo lumínico de giro y consumo de combustible.

Dodge. Arte digital por Gustavo Feder





Bendecidos por el



Con un clima inmejorable,
Expo Auto Argentino celebró su octava edición.

Foto Edu De Andrés



Esta vez, el sol dijo presente. Una mañana radiante sobre Francisco Álvarez entregaba el marco ideal para que la apertura de la tranquera del "Club de Campo La Tradición" diera paso a los autos históricos nacionales. Así se ponía en marcha la octava edición de Expo Auto Argentino.

Un par de horas alcanzó para que el extenso predio se llenara de un colorido parque de más de 260 vehículos representativos del historial automotriz nacional, aportados por 25 clubes y un importante lote de expositores particulares. Muchos de ellos llegaron desde ciudades distantes como Rosario, Mar del Plata y muchas localidades del interior de la Provincia de Buenos Aires.

El público acompañó la propuesta y, desde bien temprano, arribó en buen número y de manera incesante a disfrutar de la muestra. En un destacado lugar, el Papamóvil Chevrolet se lucía como el vehículo insignia. La unidad, fabricada especialmente por SEVEL Argentina, fue utilizada en abril de 1987 para el traslado oficial de Juan Pablo II en su segunda visita a nuestro país. Propiedad del Complejo Museográfico Provincial «Enrique Udaondo», el Papamóvil fue detalladamente acondicionado para que volviera a relucir como hace 30 años.

Su valor histórico y su impactante aspecto funcionaron como irresistible imán para atraer la atención de público, medios y expositores. El vehículo resultó marco y testigo de un momento muy emotivo y de profunda espiritualidad. Fue cuando Ricardo Fermín Ayala, párroco de la Parroquia San Francisco





El Papamóvil Chevrolet fue el vehículo insignia de Expo Auto Argentino 2017 (izq.). La pick up Ford F-100 de 1980 resultó segundo mejor auto por el voto del público asistente (arriba).

de Asís de Francisco Álvarez, se subió a la unidad para bendecirla. Destacó su carácter de reliquia y se emocionó al rememorar que allí estuvo quien fuera santificado por la Iglesia. Mucha gente se acercó espontáneamente a recibir la bendición del Padre.

Uno de los ejes convocantes de esta edición fue la celebración de los 60 años de Peugeot en Argentina. El Club Peugeot Clásicos exhibió una variada gama de unidades de los recordados modelos 403, 404 y 504. Por la tarde, ofrecieron un brindis para festejar con expositores y representantes de la organización.

Expo Auto Argentino ofreció atracciones para grandes y chicos, desde juguetes y autos a escala a repuestos, memorabilia, arte y libros. El sector autojumble se presentó compacto, más completo, variado y concurrido que en otras ediciones.

Por segundo año consecutivo, la empresa Glasurit dispuso de una amplia carpa acondicionada para charlas y conferencias temáticas vinculadas a los autos históricos argentinos.

Una vez más, la Agencia Nacional de Seguridad Vial estuvo representada con un atractivo stand montado como parte de su



Rambler Ambassador Cross Country de 1967, elegido mejor auto por el voto del público.



El ataque ochentoso de los Renault 18.

campaña de concientización. Por su parte, la Escuela nº35 Ingeniero Latzina exhibió el trabajo de sus alumnos. Los bomberos de Moreno aportaron su cuota de color con la exhibición de la primera autobomba que tuvo el Partido.



Club Peugeot Clásicos y los 60 años de la marca.



Heriberto Pronello entregó el premio mayor.

Como es habitual, visitaron la muestra destacadas personalidades. Walter Festa, intendente del Partido de Moreno, recorrió el predio como un visitante más. Desde el municipio que conduce se brindó un apoyo importante a los organizadores. Por su parte,

Heriberto Pronello, una gloria del automovilismo nacional, volvió a decir presente y mostró su reconocida cordialidad y predisposición hacia el público que lo reconocía y saludaba. El broche final fue la entrega de premios y el esperado recuento de votos del público que determinó el premio "Federico Kirbus" al mejor auto de Expo Auto Argentino 2017. El veredicto distinguió un Rambler Ambassador Cross Country modelo 1967 como merecedor de la mayor distinción. La "cordobesa", como fue bautizada por su orgulloso propietario, Eduardo Nolazco, lucía como recién salida de la línea de montaje de Santa Isabel tras un minucioso trabajo de restauración de más de un año y medio. El propio Pronello

Cuestión de Estado

La Federación Argentina de Clubes de Automotores Históricos (FACAH) tuvo una ardua tarea para evaluar la veintena de autos registrados para participar del Concurso de Estado.
Los ganadores fueron los siguientes:
Categoría F: Peugeot 404 1968
Categoría G: Fiat 600 S 1978
Categoría Interés Especial: Renault 9 RL 1996


Foto Martín Gómez





fue el encargado de entregar el galardón.
En segundo lugar, fue elegida una pick up Ford F-100 de 1980. Este resultado demuestra el interés del público por los vehículos utilitarios; en la edición 2015 una F-100 1982 había resultado ganadora.
Párrafo aparte merece el diseño y realización de los premios, creación del talentoso artista Mario Tagliavini.
Con la entrega de las distinciones, se cerraba la octava edición de la muestra de los autos históricos nacionales. Para los organizadores, público y expositores, hubo sabor a revancha en relación a la lluviosa realización del año pasado. Esta vez, el sol salió para todos y todos lo disfrutamos. ⌘







Stand de ANSV. El público concurrió masivamente. Carpa de conferencias Glasurit

En la calle

Recuerdo ese día cuando salí de la concesionaria y pisé por primera vez la calle. Era de adoquines, ya casi no hay en la ciudad, pero en aquellos años eran moneda corriente. ¡Y cómo lo sufrieron los neumáticos! Ni hablar de las vías del tranvía, que ya no pasaba. Hace mucho tiempo de eso y ahora los recuerdos afloran a mi mente.

Recorrer las calles porteñas en aquellos años tenía un encanto especial. Claro que eran otros tiempos y los taxis eran parte del paisaje urbano. Con todas las historias urbanas que se puedan imaginar.

Desde parejitas de novios pasando por parejas que no se dirigían la palabra, o peor, que se pasaban el viaje discutiendo. El taxista porteño ha sido el psicó-



logo de viaje para muchos pasajeros. Alguien que solo pusiera el oído para los problemas del otro.

Ahí estaba yo llevando de un lado a otro de la ciudad a esas personas con sus problemas y alegrías. Como aquella abuela que iba a conocer a su primer nieto nacido unas horas antes. Y si de nacimientos hablamos, un par dieron a luz en el asiento trasero. Los recuerdo perfectamente, aunque pasaron muchas décadas.

La primera fue una nena de una madre primeriza, que no llegó al sanatorio, pese a lo rápido que viajamos. El padre hecho un manojo de nervios. No había celulares, ni nada parecido en aquella época. A gatas, teléfonos públicos grandes de color negro de la empresa ENTEL.

El segundo en nacer en el taxi fue un nene que se adelantó como dos semanas y sorprendió a la madre sola en la casa. Hubo que traer al mundo aquel chiquilín, que años más tarde subió al taxi para ir de visita a la casa de sus abuelos. Fue una alegría inmensa verlo crecido, sano y fuerte, como decían los viejos.

Anécdotas hay como para escribir un libro como aquella vez que atravesamos la ciudad a toda velocidad para llegar al aeroparque. El tipo perdía el vuelo a Mendoza y si no lo alcanzaba lo despedían del laburo. Todavía no sé al día de hoy como llegamos en tan poco tiempo sin chocar. Creo que nunca habíamos corrido tanto por las calles de la ciudad.

Y la vez que aquel señor de saco y corbata, muy atildado él, se olvidó un portafolios que descubrió la señora que subió unas cuadras más adelante. "¿Es suyo este maletín?", dijo la señora rubia. Otros tiempos. El maletín del señor atildado tenía un motón de dinero en su interior. Por supuesto que lo devolvimos.

Luego de dejar en su destino a la señora regresamos a ese edificio de oficinas y después de un buen rato dimos con él. El hombre estuvo generoso y nos dio una recompensa que casi era un mes de trabajo en la calle. Claro que festejamos y guardamos guita para las épocas malas.

Porque también las hubo. Esas de ir en trencito con otros taxis sin ningún pasajero a la vista. La calle se teñía de negro y amarillo. Más amarillo si lo veías desde arriba. De abajo todo parecía más negro. Cosas de la economía y los tiempos que nos tocaron vivir. Aunque hubo tiempos donde se bajaba un pasajero y subía otro. Taxi caliente diríamos. El asiento trasero no se llegaba a enfriar. ¡Y cuándo la Avenida Corrientes era una fiesta! En esas noches donde una enorme cantidad de personas salían de los cines no había taxi que diera abasto.

Eso se fue como otras tantas cosas de la ciudad. Pero eran lindos esos tiempos. Me debo estar poniendo viejo por los recuerdos, eran los tiempos donde uno era joven y trabajaba, a veces como un burro. Contento por tener trabajo y por disfrutarlo, porque eso me pasaba, me gustaba mi trabajo.

Los taxis solo tenían amarillo el techo y el resto era negro. Nada de letras, ni números en las puertas delanteras. Menos algún cartel en el techo. Solo la banderita roja con la palabra "Libre" y el tic-tic de su reloj. El sonido perdura en mi mente, cómo olvidarlo. Otros tiempos con otra vida de los ciudadanos con más tiempo de pasear o de tomar un café con un amigo. Tiempo de charlar, como lo hacían algunos desde el asiento

trasero. En definitiva, de comunicarse con el otro de otra manera. Ahora, el tiempo de todo eso se aceleró mucho para mi gusto. ¿Les dije que me estoy poniendo viejo?
Pero no me quejo. Tuve una buena vida, y con trabajo, lo cual ya es mucho decir. Ahora llega el tiempo de descansar y evaluar lo vivido, que ha sido mucho y de calidad. Amigos de las calles, de esos que se hacen para siempre, pase lo que pase en la vida. Siempre están y se los puede encontrar en el café de la esquina.
En ese que solíamos parar a la tardecita para descansar de la jornada diaria. Porque a veces seguíamos hasta muy tarde, o temprano, en la noche porteña. En especial en los fines de semana. A veces trabajábamos más que en toda la semana y las cuentas había que pagarlas a fin de mes.
Se los digo yo que he vivido en las calles de la ciudad desde que salí del concesionario y mis ruedas pisaron el adoquinado. La sensación me recorrió toda la carrocería y estremeció todas mis partes. Todo nuevo, todo flamante con ese olorcito a nuevo en el tapizado. Todo a estrenar. Soy un Siam Di Tella de esa época.
Así fue desde que me convertí en taxi y me pusieron a trabajar. Muchos años y muchos viajes con cientos, o miles, de pasajeros de todo tipo. Hasta llevamos a extranjeros. De todo pasó por mi interior y

me siento contento con la tarea realizada. Ahora, me llegó el tiempo del descanso y los recuerdos, la gran mayoría gratos. Ahora, mi nuevo dueño me compró para restaurarme y dejarme como era, un taxi de mediados de los años sesenta. Será un honor vestir de nuevo los colores y pasearme por la ciudad. Ahora no trabajo más. ⌘

La disputa por el "1



Todas las grandes innovaciones se imponen y avanzan a una velocidad superior a la que corre la sociedad para imponerle normas y leyes que regulen su uso o actividad. Sucedió lo mismo con el automóvil que llegó a nuestras tierras sin que existiera la menor legislación relativa a su aplicación. Y aún peor. Tenía un ejército de detractores que se le oponían desde las más variadas posiciones. Algunos, argumentando objetivas falencias de infraestructura y otros, con prejuicios sociales que sostenían que el automóvil era indigno de ser usado por "la gente decente de hábitos señoriales". Inclusive, desde el Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, algunos legisladores propusieron elevar los derechos aduaneros hasta hacer prohibitiva la adquisición de estas máquinas.

Uno de los primeros objetivos del Automóvil Club Argentino (ACA) fue enfrentar estos argumentos para impulsar la idea de que el automóvil era un necesario y eficiente medio de transporte y no un objeto de lujo. Los primeros automóviles circulaban sin ningún tipo de identificación, pero a medida que el parque automotor fue creciendo algunas ciudades reglamentaron el uso de chapas identificadoras. La Municipalidad de Buenos Aires impuso patente y chapa de numeración. Eran de hierro enlozado, de fondo negro con números blancos, y medían 30,5 cm de ancho por 12 cm de alto. Por su parte, el número medía 7,5 x 7,5 cm. Las patentes se dividían entre aquellas de uso oficial y particular.
Dalmiro Varela Castex resultó un personaje fundamental en los comienzos del automó-

vil en Argentina. Fue el primero en importar un vehículo autopropulsado que arribó al puerto de Buenos Aires en 1887, cuando esta innovadora invención apenas había cumplido un año. Don Dalmiro fue pionero también en introducir al país históricas marcas como Benz, Daimler y Ford. Participó, con un Locomóvil a vapor, en la primera carrera realizada en el país. Por si fuese poco, fue socio fundador del ACA y, a su vez, su primer presidente. Este verdadero "pioneer" del automovilismo nacional estuvo involucrado en una de las más curiosas disputas. En 1911, Castex lucía el "1" en la chapa patente de su Decauville de 1896 con el que recorría las calles porteñas hasta que, repentinamente, el intendente Joaquín de Anchorena reglamentó la numeración de las patentes determinando que los primeros números fuesen excluyentes para uso oficial, otorgándole al coche del intendente la exclusividad del 1. Nuestro prócer reaccionó argumentando que tanto él como el intendente podían seguir usando el Nº1 debido a que uno era de uso oficial y el otro particular. Luego de largas discusiones e intercambio de notas no hubo acuerdo y Don Varela llevó el asunto a la justicia, donde perdió el pleito.

Dalmiro Varela Castex paseando con su Decauville con el nº1 por las calles porteñas.

Pero Dalmiro no se resignaba y astutamente encontró una alternativa para burlar el fallo judicial adverso: sobre la chapa municipal, de uso obligatorio, colocó un pequeño número 1, que primero fue blanco sobre fondo negro y más tarde negro sobre fondo blanco. Así logró salirse con la suya y lucir el número que sus méritos acreditaban pero la justicia le negaba.

En la actualidad, la chapa original se exhibe una vitrina del museo del Automóvil Club Argentino como testimonio de este curioso y simpático episodio.⌘

Falcon para armar

Luego del éxito de la colección “Autos Inolvidables Argentinos”, lanzada a mediados del año pasado, la editorial Salvat redobla la apuesta con la presentación del Ford Falcon en escala 1:8, un clásico de la industria automotriz argentina. Esta nueva colección, que está disponible desde fines de abril, constará de cien entregas, cada una de ellas con un subconjunto del vehículo y un fascículo donde se cuenta la historia del modelo en Argentina y en el mundo y la propia historia de la marca Ford. Además, obviamente, un instructivo de cómo realizar paso a paso el montaje de los componentes.





El modelo elegido para maquetizar corresponde al año 1963, cuando se inició su producción integral en nuestro país. La escala permite una precisa reproducción del auto con un realismo sorprendente. La maqueta dispondrá de algunas sofisticaciones como luces, bocina, apertura de puertas y ventanas y reproducción de mecanismos como la suspensión y la dirección.

Seguramente, el éxito de esta colección alentará a la reconocida editorial española para continuar la saga con otros clásicos nacionales. Los fanáticos de las otras marcas ya lo están reclamando. ⌘

Orgullo de pertenencia



Carlos Rojas es un hombre Ford. Comenzó a trabajar en la fábrica de Pacheco siendo aún adolescente y, desde entonces, selló un vínculo indeleble con la marca. "Ingresé a la planta industrial el 26 de agosto de 1970, pero antes había trabajado en la cocina del comedor. Los muchachos que iban a comer ahí eran de Experimental, de Motores y de otras secciones. Yo siempre les decía que quería entrar a la planta y ellos me respondían: 'tené paciencia que están trayendo máquinas para hacer un motor nuevo'". Por aquellos tiempos, Ford estaba instalando el herramental para el motor 292 que equipaba al Fairlane. Pero a Rojas su ansiedad lo desbordaba. "Cuando podía, me escapaba hasta la oficina de personal a consultar si había novedades y a la distancia, y moviendo el dedo, me decían que no. Hasta que un día me dijeron: 'vení, hay vacantes para entrar en Prensa'. Tenía 19 años y 72 kilos. Era como entrar a Siberia, un matadero, pero la diferencia de sueldo era inmensa".

Carlos no desaprovechó la oportunidad y de ahí en más comenzó su ascendente carrera en la compañía. A los 21, le ofrecieron el puesto de auditor de *metal finish*,



Conversar con un ex empleado de una terminal automotriz es una manera de viajar a través de su historia.
Por gentileza del Club Amigos del Falcon, Carlos Rojas le contó a Autohistoria su paso por la filial argentina de Ford.

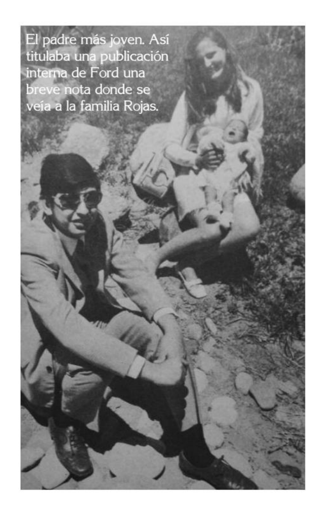
donde se acondicionaban los bordes de los paragolpes para cromarlos. "Ahí desarrollé un *training* bastante importante y terminé en la línea de carrocerías".

Haciendo el Falcon

"Cuando yo ingreso a la planta se fabricaba el Falcon y la línea F de pick ups y camiones. Era el Falcon que tenía la palabra "Ford" del lado izquierdo. Eso fue todo un tema que creó mucha discrepancia. En la línea de producción se analizaba la manera de optimizar la fabricación. Recuerdo que la tapa de la guantera necesitaba 24 hombres y siete prensas. La gente del área de Prensas, con su grupo de colocadores, armaba la línea en función del juego de matrices que había que instalar y hacían la puesta a punto o *try out*. Cuando el auditor de calidad aprobaba la pieza, se iniciaba la producción. Las mediciones de control las hacíamos en pulgadas. Las piezas se controlaban por turno, en especial las que denominábamos de "Superficie 1" que eran las que quedaban a la vista. Normalmente, el público ve de la primera línea de carácter para arriba. Y el Falcon tenía dos en el lateral. Las prensas más grandes que utilizábamos entonces eran Komatsu, tenían 1500 toneladas de golpe. Fabricábamos tanto para producción como para reposición. Si, por ejemplo, en el turno había que hacer 1500 guardabarros delanteros derechos, hacíamos 1750, el excedente se destinaba al mercado de reposición".

Muchas de las operaciones de montaje de la carrocería se realizaban de manera semi artesanal, como los paneles traseros de la versión familiar. "El guardabarros trasero del Falcon sedán era el mismo de la Rural. Cuando hacíamos la Rural, le sacábamos el lomo para colocarle el parante D, una pieza que nosotros llamábamos la 'teja'".

En la década de 1980, la compañía introdujo innovaciones tecnológicas para mejorar los procesos productivos, pero los cambios no estaban exentos de dificultades y no siempre implicaban una mejora inmediata. "El primer robot Unimac que trajo Ford a Pacheco se usó para el montaje del Falcon. Soldaba la base del piso con el pilar central. Los paneles se unían con 48 puntadas. Nunca funcionó. Eran tantas las fallas que era mejor soldarlo a mano.


El padre más joven. Así titulaba una publicación interna de Ford una breve nota donde se veía a la familia Rojas.

Antiguamente, el Falcon estaba soldado con tecnología MIG MAG", recuerda Rojas. Fabricar el Falcon tenía sus complicaciones. "Lo más difícil era la 'pipa' del Sprint. Era un parto. El operario trabajaba sentado en una silla mientras pegaba la cinta con el auto en movimiento en la línea de montaje. Otra complicación era soldar los marcos de las puertas. Las puertas llevaban dos refuerzos de soldadura de bronce y los tipos que soldaban lo hacían con el auto en movimiento y caminando para atrás".

El proceso de producción podía ser mejorado a partir de sugerencias del personal, pero el diseño del auto no se tocaba. "Nosotros podíamos hacer sugerencias para mejorar la fabricación del Falcon, pero no nos podíamos meter con el diseño".

Carlos es una persona sensible y guarda un enorme afecto hacia el Falcon y otros modelos que vio salir de Pacheco, pero sabe que la viabilidad económica y comercial de una empresa no pasa por los sentimientos y mucho menos por la nostalgia. "Muchas veces me preguntan en las visitas, 'Carlos, ¿por qué no se sigue haciendo el Falcon?' Y les digo: porque a la empresa no le conviene, ya es un auto pasado de moda".

Consultado sobre cuál es el mejor Falcon de todos los tiempos, Rojas responde contundentemente: "si vos me das a elegir, le robaría el auto a Humberto (Dalterio), el Falcon de 1967. Tenemos que ubicarnos en tiempo y forma en la época. Después, en cierta manera y por razones de costo, el Falcon fue simplificado. Era un auto con un costo alto, hoy sería imposible de fabricar".

Una vida en Ford

Carlos conoció a su mujer, María Esther Dahms, en el comedor de Ford. A los 20 días de ingresar a la fábrica nació Javier Alejandro, el primero de sus tres varones. La familia vivía de manera muy humilde en una casa pre fabricada en la vecina localidad de Los Polvorines. Los hijos siguieron el camino del padre, uno con 25 años en la compañía y el otro con 20. El menor trabajó un tiempo y se retiró para iniciar una carrera profesional.

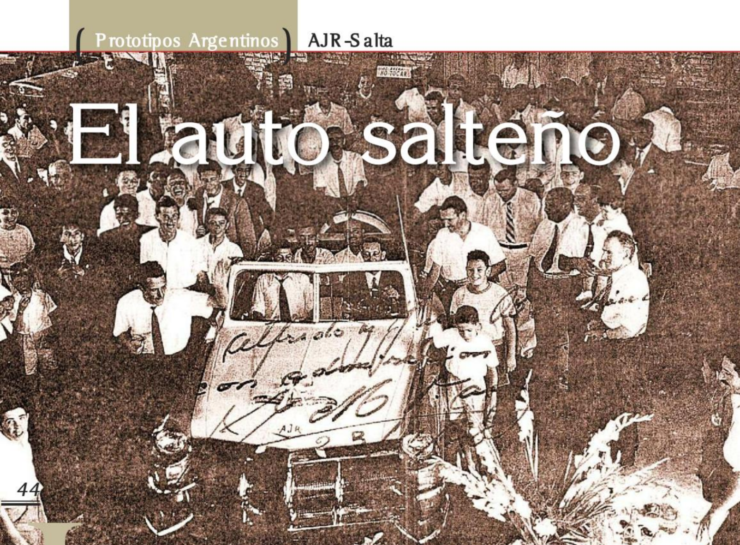
"Tengo tres hijos, todos trabajaron en la planta, pero ellos nunca han trabajado lo que yo tuve que trabajar. Nunca estuve cuando nacieron. Vivía en la fábrica, mi esposa era mamá y papá a la vez. En la época de Autolatina llegué a trabajar 14 horas".

Un punto de inflexión en la historia de la fábrica fue, precisamente, la fusión con Volkswagen y la creación de Autolatina en 1987. Para los viejos empleados de Pacheco fue un trago amargo el remplazo de la elipse azul por las iniciales "AL" en la icónica cebolla del tanque de agua. Un anodino logo sellaba el casamiento de ambas compañías y marcaba el comienzo de una etapa nueva comandada por la filial brasileña de la marca germana. Para muchos de ellos, esta fusión aceleró la cuenta regresiva para el Falcon y otros modelos de Ford.
Mientras tanto, Rojas seguía creciendo. "Ahí tuve 46 personas a cargo y supervisaba la sección del compartimiento motor de la línea VW Senda y Gol hasta 1996, cuando se separaron Volkswagen y Ford. Después, trabajé en mantenimiento, en otros sectores de producción y finalmente llegué a asistente del gerente de planta de estampados".
Durante más de 30 años fue un testigo privilegiado de la evolución de la fábrica. "Me retiré de Ford el 7 de julio de 2003 y volví en 2006 contratado por el área de Relaciones Públicas para encargarme de las visitas a la planta. Me retiré definitivamente en 2010. A esto, yo le llamo orgullo de pertenencia".
Carlos Rojas es un hombre Ford. Agradecido a la vida por la oportunidad de trabajar en una de las más importantes automotrices radicadas en el país, pero consciente de que sus logros fueron fruto de su esfuerzo y sacrificio personal.
"A mí Ford me dio un montón de cosas. Yo empecé pelando papas y terminé como asistente del gerente de planta. Marcó una etapa de mi vida. Logré a través de Ford un montón de cosas, pero no me las regaló. Y dentro de eso estuvo el Falcon. El Falcon nunca va a morir, es inmortal".⌘

Rojas y algunos de sus compañeros de trabajo junto a la última carrocería de Falcon.



El auto salteño



Los años cincuenta pueden considerarse como el mojón inicial de nuestra historia automotriz. Si bien anteriormente hubo intentos de producir automóviles en serie en nuestro país, dos hechos que sucedieron a principio de esa década marcaron el camino para que Argentina integre hoy el reducido grupo de naciones productoras de automóviles. El primero fue la creación de I.A.M.E. (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) con la fabricación de los vehículos Justicialistas y el Rastrojero, el segundo, la radicación de Kaiser, por medio de I.K.A. (Industrias Kaiser Argentina). Ambos antecedentes hicieron que hacia finales de la década, durante el gobierno desarrollista de Frondizi, se produjera la radicación de las marcas norteamericanas y europeas y la creación de empresas de origen argentino, llegando en un momento a registrarse alrededor de 25 "fábricas de automóviles". Desde luego, muchas de estas eran conducidas por aventureros que con el correr del tiempo fueron desapareciendo para quedar en un número menor a 10. Paralelamente, el automovilismo deportivo (con gran arraigo desde comienzos del siglo) acaparó la atención con la parti-

El despertar automotriz argentino de los años 50 entusiasmó a muchos particulares con la ilusión de fabricar el auto propio. *Desde el norte del país, los hermanos Recchiuto aportaron su iniciativa.*



cipación de argentinos compitiendo en la vieja Europa como Clemar Bucci, Onofre Marimón, José Froilán González y, por supuesto, Juan Manuel Fangio.

Esos cambios producidos en el ámbito automotor hicieron que, por todas partes del país, fueran surgiendo "soñadores y apasionados" que materializaban el sueño de construir su propio automóvil. En la mayoría de los casos, tomando elementos de otros autos e "injertando" las piezas de distintas marcas en ese producto único creado de forma artesanal. Algunos, llegaron hasta el final del proyecto utilizándolo para transporte personal y otros tantos quedaron en forma inconclusa por motivos variados.

AJR Salta – 1955

En 1955, los hermanos Alfredo y Juan Recchiuto, propietarios de un taller de carrocerías en la calle San Luis 853 de la ciudad de Salta, se lanzaron a la difícil tarea de diseñar y construir artesanalmente su propio vehículo, avalados por la experiencia de ser fabricantes de colectivos, camiones y cúpulas, y por haber realizado reformas sobre todo tipo de utilitarios como, por ejemplo, convertir al Rastrojero en rural. A estas modificaciones se sumaba el excelente conocimiento de mecánica de Don Alfredo.

El auto se denominó oficialmente AJR, modelo Salta. Era un vehículo sport, de 2 puertas, convertible, con capota de lona, bajo y con líneas aerodinámicas. Su capacidad era para 6 personas. Los tapizados fueron realizados con Bralina, material sintético de fabricación nacional, lavable y resistente a cualquier tipo de ácido. La carrocería fue pintada con la combinación de 2 colores (champagne y fucsia). En ambas puertas llevaba la leyenda Salta a modo de insignia, por ser el primer vehículo fabricado en esa ciudad. Estaba provisto de ornamentos cromados replicando el estilo norteamericano de los autos de la época.

El vehículo estaba dotado de un motor Chevrolet de 1928, de 4 cilindros, con modificaciones que lo modernizaban un tanto: lubricación forzada, cruce de válvulas modificado, cigüeñal contrapesado, carburador descendente y bomba de nafta eléctrica, entre otras. La propulsión era trasera y los frenos, hidráulicos,

En el taller de la calle San Luis se cons-

truyó el chasis, la carrocería, las baguetas cromadas, la cobertura de la rueda de auxilio, los aros de los faros y los paragolpes. La tapicería fue realizada por el señor Lorenzo Álvarez y los cromados fueron obra de Walter Mayer.

Para el desfile militar del 9 de julio, el AJR era solicitado a los hermanos Recchiuto para transportar al Gobernador y al General a cargo de la guarnición Salta del Ejército.

Juan y Alfredo no tenían intenciones de venderlo. Pero un día el Sr. Emeterio Ruiz, propietario de la empresa de colectivos "La Argentina", de la ciudad de San Pedro, Jujuy, y cliente de los talleres Recchiuto, prácticamente les rogó que se lo vendieran a cualquier precio con el argumento de que tenía que agasajar a una persona importante. Juan accedió con el dolor de desprenderse de un ser querido, por lo que representaba para él su trabajo y el de su hermano y la satisfacción del proyecto realizado.


El Tribuno 23/11/58

...ada en la Industria Carrocera Salteña

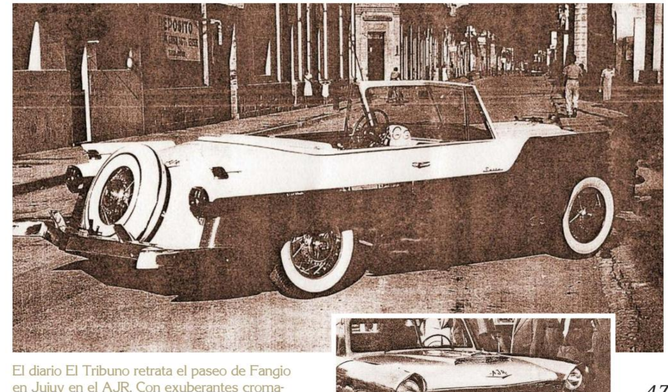
El campeón mundial, JUAN MANUEL FANGIO, visitó ayer la ciudad de San Pedro de Jujuy. Kilómetros antes de llegar a la misma fue recibido por gran cantidad de público. En el grabado observamos a Fangio subiendo al coche que carrozaran y fabricaran en Salta los hermanos Alfredo y Juan Recchiuto

San Luis 853
Tel. 2068 SALTA

Una vez concretada la operación, Emeterio le confió el destino del AJR: Juan Manuel Fangio realizaría una visita a Jujuy y el auto sería el vehículo oficial para trasladarlo.

Años después, ya fallecido Alfredo y convertida la fábrica de carrocerías en una galería comercial, Juan decidió rastrear el AJR. Viajó hasta Jujuy en busca de Emeterio Ruiz quién también había fallecido. Pudo encontrar a su hijo, pero no logró conseguir dato alguno. El hijo de Emeterio era muy pequeño en ese momento y no recordaba siquiera la existencia del auto.

Estoy seguro de que, a partir de estas líneas, alguno de los estimados lectores de Autohistoria de la zona norte de nuestro país agudi-



El diario El Tribuno retrata el paseo de Fangio en Jujuy en el AJR. Con exuberantes cromados y pintura bi-tono, el estilo replicaba a los autos contemporáneos norteamericanos.

zará su instinto de "cazador de tesoros" para seguir reconstruyendo nuestro patrimonio y nuestra historia "fierrera". ⌘

Mi relación con el AJR

Parafraseando al maestro Federico B. Kirbus, "más acá de Internet" y por medio de Facebook, encontré a una persona llamada Juan Recchiuto, de la ciudad de Salta. Me puse en contacto con él consultándole si tenía alguna relación con el AJR. Su respuesta fue contundente: "efectivamente, ese auto fue construido por mí y mi hermano Alfredo". En ese intercambio de mensajes digitales, Juan me solicitó una dirección postal. Al cabo de un tiempo, las palabras de Federico se transformaron en la versión original de "más allá de Internet". Me llegó un sobre por correo con una carta manuscrita por el propio Juan, con datos y fotografías del vehículo y de los colectivos que fabricaba. Me contó que tenían en proyecto la construcción de otro automóvil hasta que, por conflictos sindicales, decidieron cerrar la fábrica y transformarla en un centro comercial de la capital salteña. Su hijo abogado conserva en su escritorio una maqueta del AJR, realizada por Juan.
Hoy, Juan con sus 88 juveniles años no pierde la esperanza de reencontrarse con el querido AJR, podría decirse que tiene la certeza de que todavía existe.